

— низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії морського з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надходження інвестицій у розвиток портів.

Отже, одним з основних завдань національної морської політики України має бути перегляд засад стійкого розвитку вітчизняних морських портів. До важливих напрямів розвитку морських портів слід віднести заохочення притоку інвестиційних ресурсів, спрямованих на розвиток портових господарств, модернізація основних фондів, забезпечення матеріально-технічного і технологічного розвитку портової галузі та підготовки кадрів, комплексний розвиток та підвищення конкурентоспроможності портової галузі на міжнародній арені.

Література

1. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України [Електронний ресурс].—Режимдоступу:http://www.diplomus.in.ua/load/referaty/problemi_ta_perspektivi_rozvitku_morskikh_portiv_ukrajini/194-1-0-48219.
2. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

Старник Н. Ю.,

*студентка 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

В сучасних умовах розвиток морської торгівлі обумовлює переміщення виробництва з високорозвинених країн до країн з низькою собівартістю виробництва продукції. В наслідок чого формуються нові схеми морської торгівлі, що здатні змінити традиційну конфігурацію світової торгівлі та обумовити регіоналізацію міжнародної економічної діяльності тощо. Такі тенденції можуть призвести до зростання значення регіональних (локальних) транспортних комплексів, які в морських державах часто формуються на базі морських торговельних портів.

Аналіз ринку портових послуг свідчить, що з 445,8 млн. тонн обсягу вантажів, що перевалюються 96 терміналами в Чорномор-

сько-Азовському басейні, найбільший обсяг припадає на російські портові комплекси — 172,8 млн. тонн (38,8 %), за ними — українські порти і термінали (34,9 %), термінали Румунії (10,3 %), Болгарії (6,1 %) Грузії (5,0 %) і Туреччини (5,0 %) [1].

Основним фактором, який стримує розвиток національного портового ринку, є низький рівень конкурентоспроможності українських портових підприємств. В країні не в повній мірі сформоване інституційне середовище, морське право, система транспортної логістики, в наявності високе загальне податкове навантаження на морський бізнес, слабо розвинена національна фінансово-кредитна система. Існуючий міжнародний поділ праці та жорстка конкуренція на ринку портових послуг вимагають постійного підтримання основного капіталу морських торговельних портів на належному техніко-економічному рівні.

Нестабільною залишається вантажна база українських морських портів, що залежить від світового попиту на продукцію вітчизняних експортно-орієнтованих галузей та транзитних вантажів. Після різкого падіння вантажопотоків — с 69 млн тонн в 2007 р. до 44,2 млн тонн у 2010 р., у 2011 р. транзит зріс на 7,5 % (до 47,6 млн тонн). Структура транзиту через українські порти у 2011 р. виглядала наступним чином: 71,8 % — Росія, 20,2 % — Казахстан, 5,7 % — Білорусь, 2,3 % — інші держави. Разом з тим, як зазначають експерти, зростання відбулося переважно за рахунок Казахстану, в той час, як російські вантажі зросли лише на 0,3 млн тонн [2].

Тому основною проблемою, що стоїть перед морськими портами на даний час, є загроза можливої втрати вантажопотоків.

Для вирішення зазначеної проблеми стратегічним пріоритетом розвитку портової системи України повинні стати підвищення конкурентоспроможності українських портів через створення регіональних логістичних центрів на базі основних морських транспортних вузлів «Велика Одеса», Українське Придунав'я тощо для оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портових кластерів, що будуть об'єднувати підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, а також із наданням різноманітних сервісних послуг щодо вантажів, суден та пасажирів;

Задля підвищення рівня конкурентоспроможності портової системи важливим є розгляд питання ефективної взаємодії держа-

ви та портового бізнесу. Найбільш ефективним і прозорим механізмом взаємодії між державою та приватними інвесторами була визнана концесія. Це підтверджують досвід успішних морських держав та висновки міжнародних експертів. Механізм концесії допоможе відновити зношену на 90 % інфраструктуру державних портів та збільшити їх потужності, залучити додаткові транзитні вантажопотоки у порти та підвищити їх конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку [3].

Активізація процесу залучення приватних інвесторів дозволить підвищити техніко-технологічний рівень, покращити процес організації портової діяльності, що є передумовою забезпечення достатнього рівня конкурентоспроможності портової системи, що позитивно відобразиться на результатах соціально-економічного розвитку України в цілому.

Література

1. Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики і можливості (Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України): Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції (19-20 квітня 2012 р.). — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. — 208 с.
2. Ильницький К. Казахстанский транзит // Порты Украины. — № 2. — 2012. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>.
3. Закон України «Про концесії» від 16 липня 1999р. № 997-XIV [Електрон. ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

Згардан О. С.,

*студентка 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛИХ ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Сьогодні життєво важливим є вирішення проблем розвитку малого бізнесу у складі морегосподарського комплексу України, налагодження його ефективної та тісної співпраці з великими підприємствами. Розбудова економіки України та її інтеграція до євро-